Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6295**

17. Wahlperiode 28. 06. 2011

Antrag

der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Josip Juratovic, Johannes Kahrs, Anette Kramme, Angelika Krüger-Leißner, Ute Kumpf, Gabriele Lösekrug-Möller, Katja Mast, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Anton Schaaf, Silvia Schmidt (Eisleben), Ottmar Schreiner, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Barrierefreie Mobilität und barrierefreies Wohnen – Voraussetzungen für Teilhabe und Gleichberechtigung

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Barrierefreiheit und Zugänglichkeit sind Grundrechte. Barrierefreiheit bildet einen wichtigen Bestandteil der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am gesellschaftlichen Leben und ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu ihrer Gleichberechtigung.

Deutschland hat auf dem Weg zur barrierefreien Gesellschaft in den letzten Jahren viel erreicht. Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) im Jahr 2002, dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) im Jahr 2001 und dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz im Jahr 2006 wurden wichtige Meilensteine auf dem Weg zu einer gleichberechtigten Teilhabe von Menschen bereits gesetzt.

Im Dezember 2008 verabschiedete der Deutsche Bundestag mit den Stimmen aller Fraktionen das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Die UN-Konvention für die Rechte behinderter Menschen weist in ihrem Artikel 9 darauf hin, dass die Herstellung einer barrierefreien Umwelt Bedingung für eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe an allen Aspekten des Lebens ist. Dem muss die Politik der Bundesregierung jetzt Rechnung tragen.

Politik für Barrierefreiheit ist kein Zugeständnis an die Betroffenen. Vielmehr haben Menschen mit Behinderungen ein Recht auf eine diskriminierungsfreie Umgebung. Dieser Anspruch wird heute bei Weitem noch nicht erfüllt. So sind beispielsweise nur 71 Prozent aller Bahnhöfe in Deutschland barrierefrei. Nach Schätzungen der Wohnungswirtschaft ist nur 1 Prozent des Wohnungsbestands barrierefrei und nur weitere 4 Prozent sind barrierearm ausgestaltet. Die bestehenden DIN-Normen zum barrierefreien Bauen wurden durch die Bundesländer nur zum Teil im Baurecht verankert. Noch immer berichten Betroffene über teils unzumutbare Barrieren bei Flug- oder Bahnreisen, beim Arztbesuch oder im Schwimmbad.

Eine barrierefreie Umwelt kommt jedoch nicht nur Menschen mit dauerhaften Behinderungen zugute, sondern erleichtert und ermöglicht älteren Personen, Familien mit Kindern und zeitweise mobilitätseingeschränkten Menschen den Alltag. Barrierefreiheit ist für 10 Prozent der Bevölkerung zwingend erforderlich, für über 30 Prozent hilfreich und für 100 Prozent komfortabel.

Bereits heute machen Menschen mit Behinderungen ca. 10 Prozent der Bevölkerung aus. Mehr als drei Viertel der Menschen mit Behinderungen sind über 55 Jahre alt. Die Anzahl der über 80-Jährigen wird nach demografischen Prognosen bis 2050 auf über 10 Millionen ansteigen, mit entsprechenden Folgen für den Anteil von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an der Gesamtbevölkerung. Aber auch andere Personengruppen wie Eltern mit Kinderwagen oder Menschen mit vorübergehenden Mobilitätseinschränkungen profitieren von umfassender Barrierefreiheit. Deshalb wird Politik für eine umfängliche Barrierefreiheit zur zentralen Zukunftsaufgabe für Staat, Wirtschaft und Gesellschaft. Barrierefreiheit muss als „accessibility mainstreaming“ zu einem Grundsatz öffentlichen Handelns werden.

Es geht daher im Bereich Mobilität um die barrierefreie Gestaltung von öffentlichen Verkehrsmitteln und gerade angesichts der absehbar zunehmenden altersbedingten Beeinträchtigungen darum, Mobilität für alle zu ermöglichen – und zwar nicht nur im Sinne räumlicher Mobilität, sondern im Sinne der Erreichbarkeit von und des Zugangs zu Arbeitsstätten, Einkaufsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung, Bildungs-, kulturellen und sozialen Angeboten.

Nötig ist deshalb ein integrierter Ansatz der Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung, der kompakte Siedlungsstrukturen mit einer verbesserten Nahversorgung fördert – besonders im ländlichen Raum ergänzt durch flexible und barrierefreie öffentliche Verkehrsangebote.

Inklusion im Bereich der Mobilität bedeutet nicht nur, dass Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen die Beförderung nicht aufgrund ihrer Einschränkungen versagt werden darf, sondern auch dass bestehende physische und technische Barrieren grundsätzlich als diskriminierend aufzufassen sind. Für ihre Beseitigung sind klare Fristen und Vorgaben zu setzen, bei der Neuanschaffung von Flug- und Fahrzeugen und beim Neubau von Infrastruktur sind klare Mindeststandards notwendig.

Mit der im Jahr 2006 beschlossenen Verordnung über die Rechte von behinderten Flugreisenden ((EG) Nr. 1107/2006) wurde die diskriminierungsfreie Beförderung im Luftverkehr durch die EU angestrebt. Allerdings bleibt die Verordnung weit hinter der Verpflichtung der UN-Behindertenrechtskonvention zurück und schreibt zum Beispiel keinerlei Eingriff in das Design und die Ausstattung von Flugzeugen vor, so dass keine diskriminierungsfreie Beförderung möglich ist.

Dem Recht auf selbstbestimmtes Wohnen und auf freie Wohnungswahl kann nur durch die Ausweitung des Angebots an barrierefreien und barrierearmen Wohnungen entsprochen werden. Auch hiervon profitieren nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern u. a. Seniorinnen und Senioren, die so auch bei körperlichen Einschränkungen in ihrer gewohnten Umgebung leben können. Dies ist nicht nur aus grundsätzlichen Erwägungen anzustreben, sondern entlastet zudem die Sozialsysteme von Unterbringungskosten.

Um Barrierefreiheit zu erreichen, braucht es nicht nur die Verpflichtung von Anbietern zur barrierefreien Gestaltung und zur Einhaltung von Standards, sondern auch die frühzeitige Beteiligung von Menschen mit Behinderungen als Experten in eigener Sache.

Barrierefreiheit muss selbstverständlich werden bei Bau und Umbau. Der Deutsche Bundestag will ein Bewusstsein dafür schaffen, sowohl bei Bauprofis als auch in der Bevölkerung. Das ist nur zu erreichen, wenn sich zum Beispiel angehende Architekten und Architektinnen bereits während des Studiums mit

dem Thema „Barrierefreiheit“ auseinandersetzen müssen. Das Ziel des Deutschen Bundestages ist, dass Barrierefreiheit bei Planung und Ausführung mitbedacht wird, genau wie Statik und Brandschutz heute. Dies gilt insbesondere für Baumaßnahmen der öffentlichen Hand. Zielführend wäre eine stärkere Kopplung staatlicher Förderung an Kriterien der Barrierefreiheit.

Die Politik auf Bundesebene ist nicht uneingeschränkt zuständig. Deshalb wird der Bund auf die z. B. für Bauüberwachung zuständigen Länder einwirken, ihre Aufgaben ernster zu nehmen und eindeutig zugunsten von Barrierefreiheit auszufüllen.

Einen wichtigen Ansatzpunkt der Bundesseite sieht der Bundestag in der Förderung von barrierefreiem Bau und Umbau. Dazu wollen wir staatliche Förderung allgemein stärker an die Voraussetzung für Barrierefreiheit koppeln. Bestehende Programme der KfW Bankengruppe sollen weiterentwickelt und ergänzt werden, damit will der Bundestag den Anforderungen der UN-Konvention an den Gebäudebereich schneller entsprechen und den Herausforderungen des demografischen Wandels besser begegnen können. Die Auswirkungen staatlicher Förderung müssen regelmäßig evaluiert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

Öffentlicher Personenverkehr

- sich dafür einzusetzen, dass sich die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf die gesamte Reisekette bezieht. Es reicht nicht aus, nur einzelne Stationen wie zum Beispiel Haltestellen barrierefrei und familienfreundlich zu gestalten, sondern es muss der gesamte Weg – von der Haustür bis zum Ziel – für Mobilitätseingeschränkte zugänglich gemacht werden. Unter anderem müssen sich die Akteure im Bereich Mobilität besser vernetzten, um Schnittstellen bei unterschiedlicher Zuständigkeit der Reisekette (z. B. bei Verkehrsmitteln und Haltestellen) aufeinander abzustimmen;
- sich dafür einzusetzen, dass Fahrgast- und Tarifinformationen barrierefrei für Menschen mit Seh- und Hörbeeinträchtigungen gestaltet werden, in leichter Sprache formuliert und unter weitgehender Verwendung von Piktogrammen dargestellt werden;
- Forschungsvorhaben und Modellprojekte – etwa zur barrierefreien Gestaltung von Fahrplanauskünften oder Unterstützung mobilitätseingeschränkter Menschen bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel – zu fördern;
- neben der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen auch den barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr als Teil der Daseinsvorsorge in das Regionalisierungsgesetz aufzunehmen;
- eine Evaluierung der Änderungen durchzuführen, die durch das Behindertengleichstellungsgesetz unter anderem im Personenbeförderungsgesetz, im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und im Luftverkehrsgesetz vorgenommen worden sind. Dabei sollen die Auswirkungen dieser Änderungen umfassend unter Einbeziehung landesgesetzlicher Regelungen und konkreter Erfahrungen Betroffener untersucht werden. Besonderes Augenmerk soll darauf liegen,
    1. inwieweit die Landes-ÖPNV-Gesetze Vorgaben zur Berücksichtigung von Barrierefreiheit bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen machen und inwieweit dies in den Nahverkehrsplänen und in der Genehmigungspraxis umgesetzt wird,
    2. inwieweit bei der Vergabe im Schienenpersonennahverkehr Barrierefreiheit als Kriterium berücksichtigt wird,

3. inwieweit die Länder von der Verordnungsermächtigung im Personenbeförderungsgesetz Gebrauch machen, beim Verkehr mit Taxen Regelungen über die Behindertenbeförderung zu treffen;

- bei der geplanten Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes die Verbindlichkeit der Nahverkehrspläne zu erhöhen, damit die bereits heute nach geltendem Recht in den Nahverkehrsplänen getroffenen Vorgaben zur möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr auch in der Genehmigungspraxis verbindlich umgesetzt werden;

Bahnverkehr

- in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung verbindliche Fristen zur Vorlage von Programmen zur Schaffung von Barrierefreiheit bei Bahnanlagen und Schienenfahrzeugen zu verankern. Ausnahmen von diesen Standards müssen durch die Aufsichtsbehörden begrenzt werden und sind nur im Rahmen einer Mitbestimmung der Betroffenenverbände zu ermöglichen; in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist ein Verschlechterungsverbot hinsichtlich vorhandener Barrierefreiheit auf Bahnhöfen zu verankern, mit dem Ziel, dass die Barrierefreiheit bei baulichen Veränderungen mindestens erhalten bleibt oder verbessert wird;
- gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG mittelfristig ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen, damit grundsätzlich alle Bahnhöfe bis 2020 barrierefrei umgebaut werden können. Die momentane Mindestgröße von 1 000 Reisenden täglich als Vorbedingung für den Umbau ist bedingt durch die unzureichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln und ist nicht konform mit der UN-Behindertenrechtskonvention;
- den § 14 Absatz 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu überarbeiten und die Informationspflicht über Fahrgastrechte in § 14 der Eisenbahn-Verkehrsordnung so zu gestalten, dass alle – Menschen mit Behinderungen, Menschen im Alter etc. – unabhängig davon, ob die Fahrkarte über den Schalter, den Automaten oder das Internet erworben wird, über ihre Fahrgastrechte informiert werden;
- sich dafür einzusetzen, dass Servicezeiten für Auskünfte und Hilfestellung wie Ein- und Aussteighilfen bedarfsgerecht ausgebaut werden;
- dafür Sorge zu tragen, dass die Buchung von Fahrkarten sowohl online als auch am Automaten grundsätzlich barrierefrei ermöglicht wird. Dabei ist das Zwei-Sinne-Prinzip immer zu beachten;

Luftverkehr

- sich dafür einzusetzen, dass das Luftfahrt-Bundesamt hinsichtlich der Einhaltung der Rechte von Menschen mit Behinderungen im Flugverkehr die Überwachung intensiviert. Insbesondere soll die Praxis vieler Billigairlines, Menschen mit Behinderungen pauschal zurückzuweisen, künftig besser unterbunden werden;
- sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass Mindeststandards für die barrierefreie Gestaltung von Flugzeugen durchgesetzt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt haben behinderte Menschen zum Beispiel keinen Zugang zur Bordtoilette und sie müssen einen auf ihre Bedürfnisse angepassten Rollstuhl gegen ein auf die Zugänglichkeit eines Flugzeugs zugeschnittenes Hilfsmittel eintauschen, was in einigen Fällen nicht möglich ist. Zudem ist eine Verpflichtung zur barrierefreien Gestaltung von Online-Ticket-Buchungen durchzusetzen;
- sich dafür einzusetzen, dass der Verstoß gegen Informationspflichten von Flugplatzbetreibern, Luftfahrtunternehmen und Reiseveranstaltern gegenüber Flugreisenden mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen sanktionsbewehrt wird;

Fußverkehr

- sich gemeinsam mit den Kommunen für längere Ampelschaltungen für Fußgänger einzusetzen, damit ältere Menschen, Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen ohne Gefahr die Straße überqueren können. Heutige Ampelschaltungen basieren auf der Annahme, dass Fußgänger mit 1,2 Metern pro Sekunde über die Straße laufen. Für ältere Menschen, Kinder und Menschen mit Behinderungen ist das häufig zu schnell;
- sich dafür einzusetzen, dass anhand von durchgehenden Leit- und Orientierungssystemen, vorzugsweise mit Piktogrammen oder Realabbildungen, idealerweise unterstützt durch eine Sprachausgabe, Barrieren für Menschen mit geistiger Behinderung im öffentlichen Wegenetz und in Einrichtungen des Nah- und Fernverkehrs abgebaut werden;
- sich für ein lückenloses, hindernisfreies und altengerechtes Wegenetz in Ortschaften einzusetzen, mit abgesenkten Bordsteinen und barrierefreien Zugängen. Die diesbezüglich schon vorhandenen Bauvorschriften müssen für alle Straßenbaumaßnahmen verbindlich und sanktionsbewehrt überwacht werden;

Barrierefreies Bauen und Wohnen

- sich dafür einzusetzen, dass die Länder die Baunormen zur Barrierefreiheit unverändert in ihre Technischen Baubestimmungen übernehmen. Ausnahmen von den Anforderungen an Barrierefreiheit bei Bau und Umbau sollen nicht mehr zugelassen werden;
- gemeinsam mit den Bundesländern die Musterbauordnung hinsichtlich der neuen Anforderungen zum barrierefreien Bauen zu überarbeiten; sich dafür einzusetzen, dass die Länder die Umsetzung von Anforderungen an Barrierefreiheit bei Bau und Umbau effektiver überwachen und Verstöße stärker sanktionieren. Defizite bestehen insbesondere bei vereinfachten Baugenehmigungsverfahren;
- sich dafür einzusetzen, dass staatliche Förderung für Bauvorhaben (z. B. im Rahmen des Programms der KfW Bankengruppe zur CO_2-Gebäudesanierung) stärker an Barrierefreiheit gekoppelt wird. Eine Förderung für Neubauten soll nur unter der Voraussetzung der Barrierefreiheit gewährt werden;
- sich dafür einzusetzen, dass das KfW-Förderprogramm „Altersgerecht Umbauen“ weiterentwickelt wird hin zur Förderung barrierereduzierender Maßnahmen im Allgemeinen sowie hin zu einer massenhaften Förderung barrierereduzierenden Umbaus in Anbetracht des demografischen Wandels;
- sich vor dem Hintergrund der für alle Bevölkerungsgruppen immer stärker werdenden Bedeutung der Barrierefreiheit in der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern nachdrücklich dafür einzusetzen, dass deren Förderung integraler Bestandteil der Städtebauförderungsprogramme wird;
- ein Programm zur Förderung der Barrierefreiheit von öffentlichen Gebäuden aufzulegen. Dies soll insbesondere finanzschwachen Kommunen ermöglichen, die Anforderungen der UN-Behindertenrechtskonvention zu erfüllen;
- regelmäßig dem Deutschen Bundestag einen Bericht über die Auswirkungen der staatlichen Fördermaßnahmen auf den Bestand an barrierefreien und barrierearmen Wohnungen und Gebäuden vorzulegen. Entsprechend dieser Evaluationen sollen die Programme angepasst werden;
- sich gegenüber der Wirtschaft, den Kammern und den Hochschulen dafür einzusetzen, dass Barrierefreiheit Standard in der Ausbildung von Architektinnen und Architekten sowie Ingenieurinnen und Ingenieuren wird;

- gesetzlich oder per Rechtsverordnung klarzustellen, dass wohnumfeldverbessernde Maßnahmen gemäß § 40 Absatz 4 SGB XI auch dann erneut gewährt werden können, wenn Menschen mit entsprechenden Bedarfen ihren Wohnort ändern;
- dem Bundestag einen Gesetzentwurf zur Änderung des Eigenheimrentengesetzes (sog. Wohn-Riester) vorzulegen, der die Möglichkeit zur Entnahme von angespartem Vermögen zum barrierefreien Umbau von Wohnimmobilien, die den Berechtigten bereits gehören, einräumt;
- dafür Sorge zu tragen, dass Menschen mit Behinderungen im Rahmen der Regelungen zu den Kosten der Unterkunft nach dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch auch die im Einzelfall erforderlichen Mehrbedarfe gewährt werden. Soweit erforderlich, sind dazu die gesetzlichen Regelungen entsprechend anzupassen;
- mit den Bundesländern Gespräche über das Verhältnis von Barrierefreiheit zu Denkmalschutz und Stadtbildpflege zu führen. Künftig ist sicherzustellen, dass zwischen Barrierefreiheit, Denkmalschutz und Stadtbildpflege ein gleichberechtigter Ausgleich und individuelle Lösungen geschaffen werden.

Berlin, den 28. Juni 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333